என்ற நிலையை அரசு மேற்கொண்டிருக்கிறது. நேற்றோடு இந்தக் கிளர்ச்சியும் நடைபெறவில்லை. இன்று அதாவது 20-ம் தேதி யாரும் கைது செய்யப்படவில்லை. ஆகவே இதற்காக அவையை ஒத்திவைத்து விவாதிக்க வேண்டிய அவசியமில்லை என்ற என் கருத்தினைக் கூறி அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 144 தடை உத்தரவை மீறி கைது செய்வது பற்றி விவாதிப்பது இந்த 42-வது விதியின்கீழ் வராது என்பதைப் பற்றி பலமுறை இந்த அவையில் தீர்ப்புகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. இரண்டு பெரிய தலைவர்கள் கைதானபோது வழங்கப்பட்ட தீர்ப்பினை நான் இங்கு குறிப்பிடுவது நலம் என்று நினைக்கிறேன்.

1953ல் " I have received a number of adjournment motions to discuss matters of urgent public importance. There is a motion given notice of by the Hon. Member Sri P. Rangasamy Reddiar The motion is :-

* That the business of the House be adjourned to discuss a matter of urgent public importance, namely—

" the arrest of Sri C. N. Annadurai and four others belonging to the Dravidian Progressive Federation on 13th July 1953 without any justifiable cause." என்று கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதற்கு பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் கொடுத்த தீர்ப்பை படிக்கிறேன்.—

MR. SPEAKER: " This comes under 'day-to-day administration'. The gentleman who has been arrested has a remedy; he can go to the Court. It cannot become the subject matter of an adjournment motion in this House. I rule it out of order. " என்று கொடுத்திருக்கிறார்கள். பிறகு 1957-ல் இன்னொரு பெரிய தலைவர் இதே முறையில் கைதான போது கொண்டு வந்த ஒத்தி வைப்புத் தீர்மானத்திற்கு தலைவர் கொடுத்த தீர்ப்பையும் படிக்கிறேன்.

" I have received notice of an adjournment motion from the Hon. Member Sri S. B. Adityan to discuss a matter of urgent public importance, viz., the arrest of Sri E. V. Ramaswami Periyar. Under rule 49, sub-rule (viii) the matter to be discussed must involve more than the ordinary administration of the law. I am, however, satisfied that the arrest of E.V.R. Periyar is in the normal course of the maintenance of law and order and, I, therefore rule the adjournment motion out of order ".

என்று கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆகவே இது அரசின் அன்றாட நிகழ்ச்சிகளுக்கு உட்பட்டது என்ற காரணத்தால் இதற்கு அனுமதி தர மறுக்கிறேன்.

(5) கவன ஈர்ப்பு

அரசுப் போக்குவரத்து வழித்தடங்களை சிக்கன சீரமைப்பு செய்ததால் ஏற்பட்ட வசதிக் குறைவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்து, 41-வது விதியின்கீழ் திரு. கோமதிசங்கர தீட்சிதர் அவர்களும், டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே அவர்களும் திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் அவர்களும் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு அவசர உடனடிப் பொது முக்கியம் வாய்ந்த நிகழ்வைக் கொண்டு வருவார்கள்.

THIRU G. GOMATHISANKARA DIKSHIDAR : Sir, I wish to call the attention of the Hon. Minister for Public Works to a matter of urgent public importance, namely the rationalisation of bus routes of the State Transport Service in Madras City and the consequent inconvenience to the public.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : தலைவர் அவர்களே, சென்னை மாநகரில் அரசுப் போக்குவரத்து வழித்தடங்களை சிக்கன சீரமைப்பு செய்ததன்
மு. ப. 10-30 விளைவாக பொது மக்களுக்கு ஏற்பட்ட அசௌகரியம் குறித்த அவசரப் பொது முக்கியமான காரியத்தை விவாதிக்க பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். —

THIRU N. S. V. CHITHAN : Sir, under Rule 41 of the Assembly Rules, I call the attention of the Hon. Minister for Public Works to a matter of urgent public importance, namely, the Nationalisation of bus routes of the State Transport Service in Madras City and the consequent inconvenience to the public.

THE HON. THIRU S. J. SADIQ PASHA : Sir,

The High Power Committee on Tamil Nadu State Transport Department has observed in its report that new routes were opened by the department in the City of Madras without proper traffic planning and resulting in heavy sectors not getting adequate number of buses while light sectors having buses running practically empty most of the day. The Committee has recommended that there is need to rationalise the routes by a merger of the routes with necessary modifications regarding cut-trips, which according to the committee would not only get rid of the evil of bunching, but also improve the economics of operation. The committee has observed that rationalisation of routes is the sine quo non for efficient transport operation. A survey of the pattern of travel of the passengers and of routes in Mylapore, Mandavelli and Adyar areas, which has been conducted by the department, reverted that certain routes were long and circuitous resulting in tedious travel for passengers, that some of the routes operated across areas without adequate traffic leading to under utilisation of buses and low earnings and that the observations of the High Power Committee were correct.

The department, therefore, addressed itself to the problem of rectifying the defects noticed in its survey with the twin purpose of providing better transport facilities to the travelling public and to increasing its earnings. At first, rationalisation of the routes in Mylapore-Mandavalli and later in Saidapet-St. Thomas Mount areas was taken up. The traffic poenial during rush hours was also taken into consideration in rationalising the routes and cut trips besides regular trips were introduced for providing increased services to the public. The buses saved by the raionalisation were put on the roads where traffic potential was on the increase. Consequent on the rationalisation, the number

 [Thiru S. J. Sadiq Pasha]

of single journeys performed by the buses has increased. To cite some examples, in route No. 12-E (Ashok Nagar to Foreshore Estate) the number of single journeys increased by 80 per cent, while in route No. 12-B (Vadapalani to Mandavalli) the number of singles increased by 50 per cent besides a reduction in the direct fare from 35 paise to 25 paise. The rationalisation introduced by the department in the above areas was well received and appreciated by the public.

The department, next took up rationalisation of the routes in the sectors of Adyar, Indira Nagar, Shastri Nagar and Besant Nagar. The traffic in these areas was restricted to certain hours only. Except during peak hours the number of passengers in these areas was few. Further the buses were carrying mostly sector traffic beyond Adyar. Hence, rationalisation of the routes in these areas was done with the idea of developing Gandhinagar terminus as a major local point connecting it to all the important places in the city with increased number of buses at frequent intervals and connecting it to the three colonies of Indira Nagar, Shastri Nagar and Besant Nagar with a circular route (route No. 21-E). The rationalisation made increased the number of singles from 33 per cent to 100 per cent in some of the routes where the traffic potential was high. However, some of the changes made by the department have been objected to by the travelling public of Indira Nagar, Shastri Nagar and Besant Nagar. The residents of these areas felt that their areas were being neglected by the rationalisation of the routes. Though the traffic from and to these areas do not warrant running of the buses as before, the residents of these areas were pressing to revive some of the important routes, viz., route No. 21-A (Indira Nagar to Seethakadhi Nagar) and route No. 23-A (Indira Nagar to Egmore). The department has examined their representations and has introduced the following changes :—

(1) A new route is being operated with effect from 14th January 1970 having the following course :—

Route No. 21-A : Adyar to Seethakadhi Nagar :

(via) Indira Nagar, Venkata Ratnam Nagar, Shastri Nagar, Besant Nagar, Mandavalli, South Beach Road, Mount Road, Central and Parrys.

The operation of this route is being watched.

(2) The buses of route No. 23-A (Adyar to Egmore) have been ordered to ply-via-Indira Nagar, Shastri Nagar and Besant Nagar from Adyar.

(3) Route Nos. 19-M and 19-S (High Court to Thiruvanmiyur-via-Mylapore and Saidapet) respectively :—

These routes have been ordered to be operated again through Shastri Nagar and Indira Nagar with the same complement of buses and trips prevailing before rationalisation.

(4) Consequent on the above changes, the need for the circular route No. 21-E ceased and hence, it has been cancelled.

DR. H. V. HANDE : While we are thankful to the Minister for the restoration of the old routes, may I know whether the Routes 19-M and 19-S, which touch Indira Nagar and Shastri Nagar, does not touch Besant Nagar? As the residents of Besant Nagar feel that it will be useful if the buses on these routes touch Besant Nagar also, will the Minister be pleased to consider this suggestion and will he be pleased to tell us the position with reference to cut services?

THE HON. THIRU S. J. SADIQ PASHA : I am told by the Director of State Transport that no written representation has been received. If any written representation is received, it will be considered.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்த அரசு போக்குவரத்து வழித்தடங்கள் சிக்கனச் சீரமைப்பின் காரணமாகக் கட்டண உயர்வு ஏற்பட்டிருக்கிறதா? ஆமெனில் அதன் விவரம் என்ன? புறநகர்ப் பகுதிகளிலிருந்து நேரடியாகச் சென்னைக்கு வர முன்போல் நேரடியாக பஸ் விடுவதற்கு அரசாங்கம் முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தலைவரவர்களே, கட்டண உயர்வுபற்றிய குறிப்பில்லை. ஆனால் பத்திரிகைச் செய்தியிலே கட்டணம் அதிகரித்திருப்பதாக வந்திருக்கிறது. அதுபற்றி நான் இயக்குநரிடம் விளக்கம் கேட்டிருக்கிறேன். விளக்கம் கிடைத்தபிறகு, நாளைக்கு என்னுடைய மானியக்கோரிக்கையின்போது பதில் சொல்லுகிறேன்.

(6) அறிக்கை அளித்தல்.

மகளிர் நலந்துறைபற்றிய பரிந்துரைகளின்மேல் அரசு எடுத்த நடவடிக்கை குறித்த மதிப்பீட்டுக் குழுவின் அறிக்கை

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அடுத்து, மதிப்பீட்டுக் குழுவின் அறிக்கை அளித்தல்.

திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி : தலைவரவர்களே, மகளிர் நலத்துறை பற்றிய அறிக்கையில் அடங்கியுள்ள மதிப்பீட்டுக் குழுவின் பரிந்துரைகளின் பேரில் அரசு எடுத்த நடவடிக்கை பற்றிய அக்குழுவின் அறிக்கையை (13-வது அறிக்கை) பேரவைக்கு அளிக்கிறேன்.

(7) 1970-71-ம் ஆண்டிற்கான நிதிக் கோரிக்கைகள்மீது வாக்கெடுப்பு—தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண் 20—தொழில்கள்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : தலைவரவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :—

" நிதிக் கோரிக்கை எண் 20—தொழில்கள் * என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ.3,85,00,400-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும் ".

---

* 498-ம் பக்கங்களில் கொள்கை விளக்கு குறிப்பு அச்சிடப்பட்டுள்ளது.